



Docket No. 740116-487

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re Patent Application of)
Gregor UEDDING et al.)
Serial No. 10/644,968) Art Unit: 3676
Filed: August 21, 2003) Confirmation No. 7577
For: MOTOR VEHICLE LOCK) Date: January 14, 2004

CERTIFICATE OF MAILING

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service with sufficient postage for first class mail in an envelope addressed to: Mail Stop Missing Parts, Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, Virginia 22313-1450, on January 13, 2004.

Name: Rhonda M. Grant

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

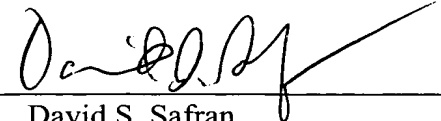
Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed:

<u>COUNTRY</u>	<u>APPLICATION NO.</u>	<u>MONTH/DAY/YEAR</u>
Germany	102 39 734.1	August 26, 2002

In support of this claim, enclosed is a certified copy of said prior foreign application. Acknowledgment of receipt of this certified copy is requested.

Respectfully submitted,

By: 
David S. Safran.
Registration No. 27,997

NIXON PEABODY LLP
401 9th Street, N.W.
Suite 900
Washington, DC 20004-2128
Telephone: (703) 827-8094

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 39 734.1

Anmeldetag: 26. August 2002

Anmelder/Inhaber: ROBERT BOSCH GMBH, Stuttgart/DE

Bezeichnung: Kraftfahrzeug-Klappenschloß o. dgl.

IPC: E 05 B 65/32

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 11. August 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the President of the German Patent and Trademark Office, is placed below the printed name.

Remus

20. August 2002

R. 303234

ROBERT BOSCH GMBH

Postfach 30 02 20

5 70442 Stuttgart

Kraftfahrzeug-Klappenschloß o. dgl.

- 10 Die vorliegende Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug-Klappenschloß o. dgl. mit den Merkmalen des Oberbegriffs von Anspruch 1 bzw. Anspruch 6. Vorliegend sind unter dem Begriff **Kraftfahrzeug-Klappenschloß** alle Arten von Hauben-, Klappen- oder Türschlössern zusammengefaßt.
- 15 Kraftfahrzeugschlösser der in Rede stehenden Art sind einerseits mit einer Öffnungshilfsfunktion, also dem motorischen Ausheben der Sperrklinke, und andererseits mit einer Schließhilfsfunktion, also der motorischen Verstellung der Schloßfalle von der Vorrast- in die Hauptraststellung ausgestattet.
- 20 Ein aus dem Stand der Technik bekanntes Kraftfahrzeugschloß (DE 197 14 992 A1) weist hierfür zwei getrennte Stellantriebe, nämlich einen Öffnungshilfsantrieb und einen Schließhilfsantrieb auf. Bei dieser Ausgestaltung lassen sich die beiden Stellantriebe jeweils speziell auf eine der beiden oben genannten Funktionen auslegen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund vorteilhaft, daß für
- 25 die Realisierung der Öffnungshilfsfunktion mit wesentlich geringeren Kräften bzw. Drehmomenten zu rechnen ist als bei der Schließhilfsfunktion. Dies wird insbesondere deutlich, wenn man bedenkt, daß bei der Schließhilfsfunktion nicht nur die Schloßfalle, sondern die gesamte Kraftfahrzeugschloßtür zu bewegen ist.
- 30 Weiter ist aus dem Stand der Technik ein Kraftfahrzeugschloß bekannt, das die beiden oben genannten Funktionen mit nur einem einzigen Stellantrieb gewährleistet (DE 199 19 765 A1). Hier weist der Stellantrieb einen Kurbeltrieb auf, der mit der Schloßfalle einerseits und mit der Sperrklinke andererseits kuppelbar ist. Bei der Betätigung des Kurbeltriebs in einer Richtung läßt sich zunächst die
- 35 Schloßfalle von der Vorrast- in die Hauptraststellung bringen. Bei weiterer Betätigung des Kurbeltriebs in der gleichen Richtung läßt sich dann die Sperrklinke

ausheben. Der Kurbeltrieb ist dabei derart ausgelegt, daß bei einer vollen Umdrehung des Kurbeltriebs zunächst die Schloßfalle und dann die Sperrklinke betätigt wird. Problematisch ist hier einerseits, daß die Ausgestaltung des Kurbeltriebs weitreichende konstruktive Beschränkungen für das übrige Kraftfahrzeugschloß nach sich zieht. Weiter führt die ungleiche Belastung des Stellantriebs für die beiden genannten Funktionen zu der bereits erwähnten Problematik bei dessen Auslegung. Schließlich schlägt sich die grundsätzlich über eine volle Umdrehung des Stellantriebs schwankende Belastung auch in einer vergleichsweise geringen Lebensdauer des Stellantriebs nieder.

Das bekannte Kraftfahrzeugschloß (DE 198 04 516 A1), von dem die Erfindung ausgeht, zeigt die Realisierung der beiden oben genannten Funktionen ebenfalls mit nur einem einzigen Stellantrieb für ein Heckklappenschloß. Der Stellantrieb weist hier einen Antriebsmotor auf, der über eine Freigangskupplung und eine Antriebswelle mit einem Nocken, im folgenden als Stellelement bezeichnet, verbunden ist. Das Stellelement ist durch den Antriebsmotor verstellbar, so daß am Stellelement angeordnete Anschlagsschultern mit einem an der Schloßfalle angeordneten Mitnahmevorsprung sowie mit der Sperrklinke in Eingriff bringbar sind.

Bei der Verstellung des Stellelements in einer ersten Richtung kommt das Stellelement in Eingriff mit der Sperrklinke und hebt diese aus = Öffnungshilfsfunktion -. Das Stellelement und die Schloßfalle sind dabei um die gleiche Achse schwenkbar. Durch die Verstellung des Stellelements in einer zweiten, der ersten Richtung entgegengesetzten Richtung ist es möglich, das Stellelement mit dem Mitnahmevorsprung an der Schloßfalle in Eingriff zu bringen und die Schloßfalle von der Vorrast- in die Hauptraststellung zu bringen - Schließhilfsfunktion -. Die Schließhilfsfunktion wird dann ausgelöst, wenn Sperrklinke und Schloßfalle durch das Andrücken der zunächst geöffneten Heckklappe in die Vorraststellung gebracht wurden. Die entsprechende Abfrage wird vorliegend an der Sperrklinke vorgenommen, um nur dann die Schließhilfsfunktion auszulösen, wenn sowohl Schloßfalle als auch Sperrklinke die Vorraststellung eingenommen haben. Auch hier ist es so, daß ein einziger Stellantrieb für zwei unterschiedliche Funktionen, die den Stellantrieb unterschiedlich belasten, vorgesehen ist, so daß das oben genannte Problem bei der Auslegung des Stellantriebs ungelöst bleibt.

Problematisch bei dem oben genannten Kraftfahrzeugschloß stellt sich auch die Ansteuerung dar. Um hier Fehlfunktionen zu vermeiden, ist die Detektion und die Auswertung der Stellung der Sperrklinke sowie des Stellelements erforderlich. Mit den vorliegend nur geringen Auslenkungen von Stellantrieb bzw. Stellelement läßt sich dies nur durch ein aufwendiges Sensorkonzept realisieren.

Die konstruktive Ausgestaltung wirkt mit dem oben Gesagten also unmittelbar auf die Anforderungen an das Sensorkonzept zurück. Eine Trennung zwischen konstruktiver Ausgestaltung und Sensorkonzept läßt sich hier nicht vollziehen. Dies wird besonders deutlich bei dem aus dem Stand der Technik bekannten Kraftfahrzeugschloß (DE 297 14 953 U1) mit Schloßfalle und Sperrklinke, wobei die Sperrklinke einen Hebelarm aufweist, der bei in Hauptraststellung befindlicher Sperrklinke einen Schalter betätigt und die nur geringe Sperrklinkenbewegung von der Vorrast- in die Hauptraststellung in eine vom Sensor – Schalter – auflösbare Bewegung "übersetzt".

Der Erfindung liegt die Problemstellung zugrunde, das zuvor erläuterte Kraftfahrzeug-Klappenschloß derart auszugestalten und weiterzubilden, daß bei geringen Kosten eine maximale mechanische und steuerungstechnische Betriebssicherheit erreicht wird.

Die zuvor aufgezeigte Problemstellung ist für ein Kraftfahrzeug-Klappenschloß gemäß dem Oberbegriff von Anspruch 1 durch die Merkmale des kennzeichnenden Teils von Anspruch 1 gelöst.

Wesentlich ist zunächst, daß die für die Schließhilfsfunktion vorgesehene Kuppelung zwischen dem Stellelement und der Schloßfalle ein Untersetzungsgetriebe aufweist. Im Ergebnis wird das für die Schließhilfsfunktion vom Stellantrieb aufzubringende Drehmoment reduziert, so daß die zur Realisierung der Öffnungshilfsfunktion einerseits und zur Realisierung der Schließhilfsfunktion andererseits erforderlichen Drehmomente einander angeglichen werden. Hiermit wird zunächst erreicht, daß der Stellantrieb gleichmäßiger belastet wird. Weiter erlaubt die Reduzierung des erforderlichen Drehmoments die Auswahl eines entsprechend drehmomentschwächeren Motors, was wiederum zu einer Kostenreduzierung führt.

In einfachster Ausgestaltung ist das Untersetzungsgetriebe als um eine Achse schwenkbares, vorzugsweise im wesentlichen scheibenförmiges, Übertragungselement ausgestaltet. Zur Kupplung des Stellelements mit der Schloßfalle weist das Übertragungselement eine erste Betätigungsfläche und eine zweite Betätigungsfläche auf. Die Betätigungsflächen sind derart angeordnet, daß das gewünschte Untersetzungsverhältnis erreicht wird. Die Ausgestaltung des Übertragungselements als scheibenförmiges Element führt zu einer besonders platzsparenden und einfachen Ausgestaltung.

10 Nach einer weiteren Lehre, der eigenständige Bedeutung zukommt, wird die der Erfindung zugrundeliegende Problemstellung durch ein Kraftfahrzeug-Klappenschloß nach dem Oberbegriff von Anspruch 6 mit den Merkmalen des kennzeichnenden Teils von Anspruch 6 gelöst.

15 Der Gegenstand dieser weiteren Lehre führt zu einer steuerungstechnisch besonders robusten und gleichzeitig einfachen Lösung. Es ist hier vorgesehen, daß zur Detektion der Stellung der Sperrklinke zwei relativ zur Sperrklinke feststehende Hall-Sensoren im Kraftfahrzeugschloß angeordnet sind. Die Sperrklinke weist einen Magneten auf, der je nach Stellung der Sperrklinke in den Detektionsbereichen der Hall-Sensoren liegt. Die Hall-Sensoren sind im Kraftfahrzeugschloß und der Magnet ist an der Sperrklinke derart angeordnet, daß bei in Offenstellung befindlicher Sperrklinke der Magnet außerhalb der Detektionsbereiche der beiden Hall-Sensoren liegt, daß bei in Vorraststellung befindlicher Sperrklinke der Magnet im Detektionsbereich einer der beiden Hall-Sensoren liegt und daß bei in Hauptraststellung befindlicher Sperrklinke der Magnet in den Detektionsbereichen beider Hall-Sensoren liegt.

30 Im folgenden wird die Erfindung anhand einer lediglich ein Ausführungsbeispiel beschreibenden Zeichnung näher erläutert. In der Zeichnung zeigt die einzige Figur

in schematischer Darstellung ein Kraftfahrzeugschloß mit Schloßfalle und Sperrklinke in Hauptraststellung.

Das in der Zeichnung dargestellte Kraftfahrzeugschloß weist eine um eine Achse 1 schwenkbare Schloßfalle 2 mit einer Vorrast 3 und einer Hauptrast 4 auf. Weiter ist eine um eine Achse 5 schwenkbare Sperrklinke 6 dargestellt, wobei die Schloßfalle 2 und die Sperrklinke 6 jeweils in eine Offenstellung, in eine Vorraststellung und in eine Hauptraststellung bringbar sind. In der Zeichnung befinden sich die Schloßfalle 2 und die Sperrklinke 6 in der Hauptraststellung. Die in Vorraststellung bzw. in Hauptraststellung befindliche Sperrklinke 6 steht in Eingriff mit der Vorrast 3 bzw. der Hauptrast 4 der Schloßfalle 2 und hält die Schloßfalle 2 in der Vorraststellung bzw. in der Hauptraststellung. Das Kraftfahrzeugschloß weist einen Stellantrieb 7 auf, der ein von einem Antriebsmotor 8 antreibbares Stellelement 9 mit daran angeordnetem Eingriffselement 10 aufweist. Der Stellantrieb 7 gewährleistet einerseits eine Öffnungshilfsfunktion und andererseits eine Schließhilfsfunktion, wie im folgenden gezeigt wird.

15 Durch die Betätigung des Stellantriebs 7 aus der dargestellten Ausgangsstellung heraus in einer ersten Richtung, in der Zeichnung rechtsherum, läßt sich die Sperrklinke 6 mittels des Stellelementes 9 ausheben, womit die Öffnungshilfsfunktion realisiert ist. Durch die Betätigung des Stellantriebs 7 aus der Ausgangsstellung heraus in einer zweiten, der ersten Richtung entgegengesetzten Richtung, in der Zeichnung linksherum, ist das Stellelement 9 mit der Schloßfalle 2 kuppelbar. Dadurch ist die Schloßfalle 2 von der Vorraststellung in die Hauptraststellung bringbar, womit die Schließhilfsfunktion realisiert ist.

25 Die für die Realisierung der Schließhilfsfunktion erforderliche Kupplung zwischen Stellelement 9 und Schloßfalle 2 weist ein Untersetzungsgetriebe 11 auf, auf das im folgenden noch näher eingegangen wird. Wesentlich ist zunächst, daß das am Stellelement 9 für die Verstellung der Schloßfalle 2 von der Vorrast- in die Hauptraststellung erforderliche Drehmoment reduziert wird. Der in der Zeichnung dargestellten konstruktiven Ausgestaltung läßt sich entnehmen, daß das zum Ausheben der Sperrklinke 6 erforderliche Drehmoment weitaus geringer ist, als das zum Verstellen der Schloßfalle 2 von der Vorrast- in die Hauptraststellung erforderliche Drehmoment. Hierbei sind die unmittelbar auf die Sperrklinke 6 bzw. auf die Schloßfalle 2 wirkenden Drehmomente gemeint. Durch das Zwischenschalten des Untersetzungsgetriebes 11 zwischen Stellelement 9 und Schloßfalle 2 wird erreicht, daß die vom Stellantrieb 7 aufzubringenden Drehmomente für die Realisierung der Öffnungshilfsfunktion sowie der Schließhilfs-

30
35

funktion einander angeglichen werden. Im allgemeinen Teil der Beschreibung wurde bereits erläutert, daß hierdurch die Auslegung des Stellantriebs 7, insbesondere des Antriebsmotors 8 optimiert wird und daß durch die gleichmäßigere Belastung des Antriebsmotors 8 dessen Zuverlässigkeit und Lebensdauer erhöht werden.

Das Stellelement 9 des Stellantriebs 7 ist vorliegend um die Achse 12 drehbar und weist zur Kupplung mit der Sperrklinke 6 bzw. mit der Schloßfalle 2 das Eingriffselement 10 auf. Die Achse 12 des Stellelements 9 ist im wesentlichen parallel zur Achse 1 der Schloßfalle 2 ausgerichtet und von dieser beabstandet. Diese Beabstandung der Achse 12 des Stellelements 9 führt dazu, daß ein Zwischenschalten des Untersetzungsgetriebes 11 zwischen Stellelement 9 und Schloßfalle 2 problemlos möglich ist.

Für die konstruktive Ausgestaltung des Stellantriebs 7, insbesondere des Stellelements 9 bietet der Stand der Technik eine Reihe von Alternativen. Besonders bevorzugt ist die Ausgestaltung des Stellelements 9 als ein um die Achse 12 drehbares Schneckenrad, wobei das Eingriffselement 10 als ein sich parallel zur Achse 12 erstreckender, an der Stirnfläche 13 des Schneckenrads 9 angeordneter Kupplungszapfen ausgestaltet ist.

Auch für das Untersetzungsgetriebe 11 sind aus dem Stand der Technik zahlreiche Alternativen bekannt. Eine besonders bevorzugte Ausgestaltung ist in der Zeichnung dargestellt. Hier ist das Untersetzungsgetriebe 11 als um eine Achse 14 schwenkbares Übertragungselement 15 ausgestaltet. Die Ausgestaltung des Übertragungselements 15 ist weitgehend beliebig, solange die folgenden Randbedingungen erfüllt sind. Das Übertragungselement 15 weist eine erste Betätigungsfläche 16 und eine zweite Betätigungsfläche 17 auf. Aus der Zeichnung läßt sich entnehmen, daß bei einer Verstellung des Stellelements 9 linksherum das Eingriffselement 10 in Eingriff mit der ersten Betätigungsfläche 16 kommt, das Übertragungselement 15 rechtsherum bewegt wird und über die zweite Betätigungsfläche 17 mit der in der Vorraststellung befindlichen Schloßfalle 2 in Eingriff kommt. Hiermit wird eine kraftschlüssige Verbindung zwischen dem Stellelement 9 und der Schloßfalle 2 hergestellt, die letztlich die für die Schließhilfsfunktion erforderliche Kupplung zwischen Stellelement 9 und Schloßfalle 2 gewährleistet.

Es läßt sich den dargestellten Längenverhältnissen des Übertragungselements 15 entnehmen, daß das Übertragungselement 15 nichts anderes als ein Hebel ist, und daß die Hebelwirkung hier für die Funktion des Untersetzungsgetriebes 11 ausgenutzt wird.

Je nach gewünschtem Untersetzungsverhältnis kann es auch vorteilhaft sein, das Untersetzungsgetriebe 11 mehrstufig auszugestalten. Dies kann insbesondere bei Kraftfahrzeugen mit besonders schweren Türen vorteilhaft sein, die bei der Realisierung der Schließhilfsfunktion durch den Stellantrieb 7 in ihre Schließstellung gebracht werden müssen.

Zur optimalen Ausnutzung der durch die beschriebene konstruktive Ausgestaltung erreichbaren Vorzüge gehört insbesondere auch die Berücksichtigung der hierfür erforderlichen Steuerungstechnik. Dies ist Gegenstand einer weiteren Lehre, der eigenständige Bedeutung zukommt.

Nach der weiteren Lehre ist es vorgesehen, daß die Öffnungshilfsfunktion durch einen an der Klappe (Heckklappe o. dgl.) außen angeordneten Betätigungsknopf ausgelöst wird. Die Schließhilfsfunktion dagegen wird ausgelöst, wenn die zunächst offene Klappe angedrückt wird, wobei die Schloßfalle 2 und die Sperrklinke 6 in die Vorraststellung gebracht werden. Es ist also insbesondere eine zuverlässige Detektion des Zustandes erforderlich, in dem sich die Schloßfalle 2 und die Sperrklinke 6 in der Vorraststellung befinden. Hierfür wird in bevorzugter Ausgestaltung die Stellung der Sperrklinke 6 abgefragt.

Zur Abfrage der Stellung der Sperrklinke 6 sind in der Nähe der Sperrklinke 6 zwei Hall-Sensoren 18, 19 vorgesehen. Die Sperrklinke 6 weist einen Magneten 20 auf, der je nach Stellung der Sperrklinke 6 im Detektionsbereich einer der beiden Hall-Sensoren 18, 19, zugleich in den Detektionsbereichen beider Hall-Sensoren 18, 19 oder in keinem der Detektionsbereiche der beiden Hall-Sensoren 18, 19 liegt. Durch entsprechende Auswertung der Sensorsignale der Hall-Sensoren 18, 19 ist damit die Stellung der Sperrklinke 6 eindeutig bestimmbar.

In besonders bevorzugter Ausgestaltung ist vorgesehen, daß bei in Offenstellung befindlicher Sperrklinke 6 der Magnet 20 außerhalb der Detektionsbereiche bei-

der Hall-Sensoren 18, 19 liegt, daß bei in Vorraststellung befindlicher Sperrklinke 6 der Magnet 20 im Detektionsbereich nur einer der beiden Hall-Sensoren 18, 19, insbesondere des Hall-Sensors 18, liegt und daß bei in Hauptraststellung befindlicher Sperrklinke 6 der Magnet 20 zugleich in den Detektionsbereichen
5 beider Hall-Sensoren 18, 19 liegt.

Die Ermittlung der drei Sperrklinkenstellungen durch zwei binäre Sensoren bietet grundsätzlich den Vorteil der redundanten Kodierung. Dies bedeutet, daß insgesamt mehr Sensorzustände als zu ermittelnde Stellungen möglich sind.
10 Vorliegend sind drei verschiedene Sensorzustände möglich, während nur drei Sperrklinkenstellungen zu ermitteln sind. Im Ergebnis ist die Wahrscheinlichkeit, daß fehlerhafte Messungen unentdeckt bleiben und damit eine Fehlfunktion bewirken, reduziert, da ein fehlerhaftes Sensorsignal mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit zu einem "unerlaubten" Signalzustand führt.

15 In bevorzugter Ausgestaltung ist der Magnet 20 möglichst weit von der Achse 5 der Sperrklinke 6 entfernt, so daß auch kleine Auslenkungen der Sperrklinke, beispielsweise die Verstellung der Sperrklinke 6 von der Vorraststellung in die Hauptraststellung, von den beiden Hall-Sensoren 18, 19 aufgelöst, also im
20 Ergebnis detektiert werden können.

Zur Realisierung der Öffnungshilfsfunktion wird das Stellelement 9 des Stellantriebs 7 aus der Ausgangsstellung heraus in der Zeichnung rechts herum verstellt, bis die Sperrklinke 6 ausgehoben ist. Anschließend wird das Stellelement 9 in die Ausgangsstellung zurückverstellt. Zur Realisierung der Schließhilfsfunktion wird das Stellelement 9 des Stellantriebs 7 in der Zeichnung links herum verstellt, bis die Schloßfalle 2 sich in der Hauptraststellung befindet. Anschließend wird das Stellelement 9 wiederum in die Ausgangsstellung zurückverstellt. Die für die Öffnungshilfsfunktion und für die Schließhilfsfunktion jeweils durchzuführende Betätigung des Stellelements 9 erfordert also
30 grundsätzlich eine Hin- und eine Rückbewegung des Stellelements 9.

Eine besonders einfache Möglichkeit zur Steuerung der oben beschriebenen Bewegungen des Stellelements 9 besteht darin, daß ein relativ zum Stellelement 9 feststehender, im vorliegenden Ausführungsbeispiel ein weiterer, Hall-Sensor 21
35 vorgesehen ist und daß am Stellelement 9 ein erster, ein zweiter und ein dritter

Magnet 22, 23, 24 vorgesehen ist. Bei einer Verstellung des Stellelements 9 aus der dargestellten Ausgangsstellung heraus in der Zeichnung rechtsherum kommt der erste Magnet 22 in den Detektionsbereich des Hall-Sensors 21, bei einer Verstellung des Stellelements 9 aus der Ausgangsstellung heraus linksherum kommt der dritte Magnet 24 in den Detektionsbereich des Hall-Sensors 21 und bei einer Verstellung des Stellelements 9 aus einer ausgelenkten Stellung heraus in die Ausgangsstellung kommt der zweite Magnet 23 in den Detektionsbereich des Hall-Sensors 21. Mit diesem einen Hall-Sensor 21 und den drei am Stellelement 9 angeordneten Magneten 22, 23, 24 lassen sich also auf einfache Weise die Endpunkte der für die Öffnungshilfsfunktion und die Schließhilfsfunktion erforderlichen Bewegungen des Stellelements 9 detektieren und entsprechend steuern. Dabei können die jeweils gewünschten Bewegungen durch die Anordnung der Magnete 22, 23, 24 weitgehend beliebig eingestellt werden.

In bevorzugter Ausgestaltung ist es so, daß bei einer Verstellung des Stellelements 9 um mehr als 90° , vorzugsweise um etwa 135° , in der ersten Richtung, in der Zeichnung rechtsherum, aus der Ausgangsstellung heraus der erste Magnet 22 in den Detektionsbereich des Hall-Sensors 21 kommt. In weiterer bevorzugter Ausgestaltung kommt der dritte Magnet 24 bei einer Verstellung des Stellelements 9 um mehr als 90° , vorzugsweise um etwa 125° , in der zweiten Richtung, in der Zeichnung linksherum, aus der Ausgangsstellung heraus in den Detektionsbereich des Hall-Sensors 21.

Schließlich darf darauf hingewiesen werden, daß in besonders bevorzugter Ausgestaltung ein zentrales Steuergerät vorgesehen ist und daß die Hall-Sensoren 18, 19, 21 mit dem Steuergerät verbunden sind. In diesem Steuergerät sind die beschriebenen Bewegungsabläufe, insbesondere die oben beschriebene Richtungsumkehr, programmiert.

20. August 2002

R. 303234

ROBERT BOSCH GMBH

5 Postfach 30 02 20
70442 Stuttgart

Patentansprüche:

10

1. Kraftfahrzeug-Klappenschloß o. dgl. mit einer um eine Achse (1) schwenkbaren Schloßfalle (2), wobei die Schloßfalle (2) eine Vorrast (3) und eine Hauptrast (4) aufweist, mit einer um eine Achse (5) schwenkbaren Sperrklinke (6), wobei die Schloßfalle (2) und die Sperrklinke (6) jeweils in eine
15 Offenstellung, in eine Vorraststellung und in eine Hauptraststellung bringbar sind, wobei die in Vorraststellung bzw. in Hauptraststellung befindliche Sperrklinke (6) in Eingriff mit der Vorrast (3) bzw. der Hauptrast (4) der Schloßfalle (2) steht und die Schloßfalle (2) in der Vorraststellung bzw. in der Hauptraststellung hält, mit einem Stellantrieb (7), wobei der Stellantrieb (7) ein Stellelement (9) mit daran angeordnetem Eingriffselement (10) aufweist,
20 wobei durch die Betätigung des Stellantriebs (7) aus einer Ausgangsstellung heraus in einer ersten Richtung die Sperrklinke (6) mittels des Stellelementes (9) aushebbar ist – Öffnungshilfsfunktion –,
wobei durch die Betätigung des Stellantriebs (7) aus der Ausgangsstellung
25 heraus in einer zweiten, der ersten Richtung entgegengesetzten Richtung das Stellelement (9) mit der Schloßfalle (2) kuppelbar ist und dadurch die Schloßfalle (2) von der Vorraststellung in die Hauptraststellung bringbar ist – Schließhilfsfunktion –,
dadurch gekennzeichnet,
30 daß die für die Schließhilfsfunktion vorgesehene Kupplung zwischen dem Stellelement (9) und der Schloßfalle (2) ein Untersetzungsgetriebe (11) aufweist.

2. Kraftfahrzeugschloß nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Stellelement (9) des Stellantriebs (7) um eine Achse (12) drehbar ist und das
35 Eingriffselement (10) zur Kupplung mit der Sperrklinke (6) einerseits und mit der Schloßfalle (2) andererseits aufweist und daß die Achse (12) des

Stellelements (9) im wesentlichen parallel zur Achse (1) der Schloßfalle (2) ausgerichtet und von dieser beabstandet ist.

5 3. Kraftfahrzeugschloß nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Stellelement (9) als um eine Achse (12) drehbares Schneckenrad und das Eingriffselement (10) als ein sich parallel zur Achse des Stellelements (9) erstreckender an der Stirnfläche (13) des Schneckenrads angeordneter Kupplungszapfen ausgestaltet ist.

10 4. Kraftfahrzeugschloß nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Untersetzungsgetriebe (11) zwischen dem Stellelement (9) und der Schloßfalle (2) als ein um eine Achse (14) schwenkbares, vorzugsweise im wesentlichen scheibenförmiges, Übertragungselement (15) ausgestaltet ist, daß das Übertragungselement (15) eine erste Betätigungsfläche (16) und eine zweite Betätigungsfläche (17) aufweist, daß das Übertragungselement (15) über die erste Betätigungsfläche (16) mit dem Eingriffselement (10) des Stellelements (9) und über die zweite Betätigungsfläche (17) mit der Schloßfalle (2) kraftschlüssig zur Kupplung des Stellelements (9) mit der Schloßfalle (2) in Eingriff bringbar ist.

20 5. Kraftfahrzeugschloß nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Untersetzungsgetriebe (11) mehrstufig ausgestaltet ist.

25 6. Kraftfahrzeug-Klappenschloß o. dgl. mit einer um eine Achse (1) schwenkbaren Schloßfalle (2), wobei die Schloßfalle (2) eine Vorrast (3) und eine Hauptrast (4) aufweist, mit einer um eine Achse (5) schwenkbaren Sperrklinke (6), wobei die Schloßfalle (2) und die Sperrklinke (6) jeweils in eine Offenstellung, in eine Vorraststellung und in eine Hauptraststellung bringbar sind, wobei die in Vorraststellung bzw. in Hauptraststellung befindliche Sperrklinke (6) in Eingriff mit der Vorrast (3) bzw. der Hauptrast (4) der Schloßfalle (2) steht und die Schloßfalle (2) in der Vorraststellung bzw. in der Hauptraststellung hält,

30 vorzugsweise, nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
35 daß zwei relativ zur Sperrklinke (6) feststehende Hall-Sensoren (18, 19) vorgesehen sind, daß die Sperrklinke (6) einen Magneten (20) aufweist und daß

die beiden Hall-Sensoren (18, 19) einerseits und der Magnet (20) an der Sperrklinke (6) andererseits derart angeordnet sind, daß der Magnet (20) durch Verstellung der Sperrklinke (6) in den Detektionsbereich eines der beiden Hall-Sensoren (18, 19) oder zugleich in die Detektionsbereiche beider Hall-Sensoren (18, 19) oder außerhalb der Detektionsbereiche beider Hall-Sensoren (18, 19) bringbar ist und daß durch die Auswertung der Sensorsignale der Hall-Sensoren (18, 19) die Stellung der Sperrklinke (6) eindeutig bestimmbar ist.

7. Kraftfahrzeugschloß nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß bei in Offenstellung befindlicher Sperrklinke (6) der Magnet (20) außerhalb der Detektionsbereiche der beiden Hall-Sensoren (18, 19) liegt, daß bei in Vorraststellung befindlicher Sperrklinke (6) der Magnet (20) im Detektionsbereich eines der beiden Hall-Sensoren (18, 19) liegt und daß bei in Hauptraststellung befindlicher Sperrklinke (6) der Magnet (20) in den Detektionsbereichen beider Hall-Sensoren (18, 19) liegt.

8. Kraftfahrzeugschloß nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Sperrklinke (6) eine Aufnahme für den Magneten (20) aufweist und daß die Aufnahme derart an der Sperrklinke (6) angeordnet und von der Achse (5) der Sperrklinke (6) beabstandet ist, daß die Verstellung der Sperrklinke (6) von der Offenstellung in die Vorraststellung sowie von der Vorraststellung in die Hauptraststellung durch die beiden Hall-Sensoren (18, 19) auflösbar ist.

9. Kraftfahrzeugschloß nach einem der Ansprüche 6 bis 8, wobei ein Stellantrieb (7) mit einem Stellelement (9) vorgesehen ist, wobei durch die Betätigung des Stellantriebs (7) aus einer Ausgangsstellung heraus in einer ersten Richtung das Stellelement (9) mit der Sperrklinke (6) kuppelbar ist und dadurch die Sperrklinke (6) aushebbar ist – Öffnungshilfsfunktion –, wobei durch die Betätigung des Stellantriebs (7) aus der Ausgangsstellung heraus in einer zweiten, der ersten Richtung entgegengesetzten Richtung das Stellelement (9) mit der Schloßfalle (2) kuppelbar ist und dadurch die Schloßfalle (2) von der Vorraststellung in die Hauptraststellung bringbar ist – Schließhilfsfunktion –, vorzugsweise nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß ein relativ zum Stellelement (9) feststehender Hall-Sensor (21) vorgesehen ist, daß am Stellelement (9) ein erster Magnet (22), ein zweiter Magnet (23) und ein dritter Magnet (24) vorgesehen ist, und daß bei

einer Verstellung des Stellelements (9) aus der Ausgangsstellung heraus in der ersten Richtung der erste Magnet (22) in den Detektionsbereich des Hall-Sensors (21) kommt, daß bei einer Verstellung des Stellelements (9) aus der Ausgangsstellung heraus in der zweiten Richtung der dritte Magnet (24) in den Detektionsbereich des Hall-Sensors (21) kommt und daß bei einer Verstellung
5 des Stellelements (9) aus einer ausgelenkten Stellung heraus in die Ausgangsstellung der zweite Magnet (23) in den Detektionsbereich des Hall-Sensors (21) kommt.

10 10. Kraftfahrzeugschloß nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß bei einer Verstellung des Stellelements (9) um mehr als 90° , vorzugsweise um etwa 135° , in der ersten Richtung aus der Ausgangsstellung heraus der erste Magnet (22) in den Detektionsbereich des Hall-Sensors (21) kommt.

15 11. Kraftfahrzeugschloß nach Anspruch 9 oder 10, dadurch gekennzeichnet, daß bei einer Verstellung des Stellelements (9) um mehr als 90° , vorzugsweise um etwa 125° , in der zweiten Richtung aus der Ausgangsstellung heraus der dritte Magnet (24) in den Detektionsbereich des Hall-Sensors (21) kommt.

20 12. Kraftfahrzeugschloß nach einem der Ansprüche 6 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß ein Steuergerät vorgesehen ist und daß die Hall-Sensoren (18, 19, 21) mit dem Steuergerät verbunden sind.

25

20. August 2002

R. 303234

ROBERT BOSCH GMBH

5 Postfach 30 02 20
70442 Stuttgart

Zusammenfassung:

10

Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug-Klappenschloß o. dgl. mit einer um eine Achse schwenkbaren Schloßfalle, mit einer um eine Achse schwenkbaren Sperrklinke, mit einem Stellantrieb, wobei der Stellantrieb ein Stellelement mit daran angeordnetem Eingriffselement aufweist, wobei durch die Betätigung des

15 Stellantriebs aus einer Ausgangsstellung heraus in einer ersten Richtung die Sperrklinke mittels des Stellelementes aushebbar ist – Öffnungshilfsfunktion –, wobei durch die Betätigung des Stellantriebs aus der Ausgangsstellung heraus in einer zweiten, der ersten Richtung entgegengesetzten Richtung das Stellelement mit der Schloßfalle kuppelbar ist und dadurch die Schloßfalle von der Vorrast-

20 stellung in die Hauptraststellung bringbar ist – Schließhilfsfunktion –. Es wird vorgeschlagen, daß die für die Schließhilfsfunktion vorgesehene Kupplung zwischen dem Stellelement und der Schloßfalle ein Untersetzungsgetriebe aufweist.

25

